

Repensar la línea de costa

La relación puerto-ciudad en Barcelona

Maria Fabrizia Clemente

¹Department of architecture, University of Naples Federico II, mariafabriziaclemente@gmail.com

Palabras clave: Barcelona, Moll de la Fusta, puerto-ciudad, gentrificación, turismo

Resumen:

La relación entre la ciudad y el puerto es una relación compleja, abierta y dinámica, que cambia significativamente a lo largo del tiempo en Barcelona como en otras ciudades costeras. Puerto y ciudad pueden coexistir integrándose en un enriquecimiento mutuo y, en Barcelona, se ha logrado esta alquimia, aunque en los últimos años se perciben algunos signos de "debilidad". En particular, la zona del Moll del Fusta, aunque de gran calidad urbana y arquitectónica, está atravesando una despoblación progresiva y está perdiendo su centralidad en los equilibrios urbanos y metropolitanos.

A partir de los años 50, la containerización del transporte marítimo y la especialización de las actividades portuarias llevaron a la obsolescencia y al abandono de los viejos almacenes y muelles que se convirtieron en lugares urbanos de gran calidad. La new economy y la tercera Revolución Industrial parecen haber renovado estas condiciones favorables y que hoy pueden atender los retos actuales. De echo, junto con los problemas locales sociales y económicos, los principales desafíos mundiales del cambio climático están exigiendo un replanteamiento radical del ambiente urbano.

La contribución propone reflexionar sobre la regeneración del frente marítimo y de los temas críticos de una Barcelona global, plagada de turismo y en proceso de gentrificación. Por último, propone la experimentación proyectual en el Moll de la Fusta, éxito del proyecto de fin carrera del autor.

1. Introducción

Más de 600 millones de personas - alrededor del 10% de la población mundial - viven cerca del mar y la densidad de la población viene acompañada de importantes infraestructuras, según estimación de las Naciones Unidas en 2017. En la economía globalizada, el transporte marítimo es el principal sistema de movilidad de productos y personas (UNCTAD, 2017) y las zonas portuarias son los nodos clave de este sistema de redes internacionales. La región mediterránea, tras la duplicación del Canal de Suez, está asumiendo un rol cada vez más estratégico (Deandreis y Campioni et al., 2018).

En el mercado europeo y mediterráneo, Barcelona se destaca como puerto líder en el transporte de mercancías y pasajeros, gracias a su posición estratégica: cerca del Estrecho de Gibraltar (condición que permite la conexión con América y África), cerca de África del Norte y sobre todo del Canal de Suez (condición que permite la conexión con Asia y Medio Oriente), y además cuenta una excelente conexión ferroviaria hasta Europa central (Sáenz et al., 2020). La zona portuaria puede dividirse en 4 tipologías: el puerto logístico, el puerto comercial, el puerto de pasajeros y, por último, la zona puerto-ciudad (Port Vell), principalmente de uso turístico-receptivo.

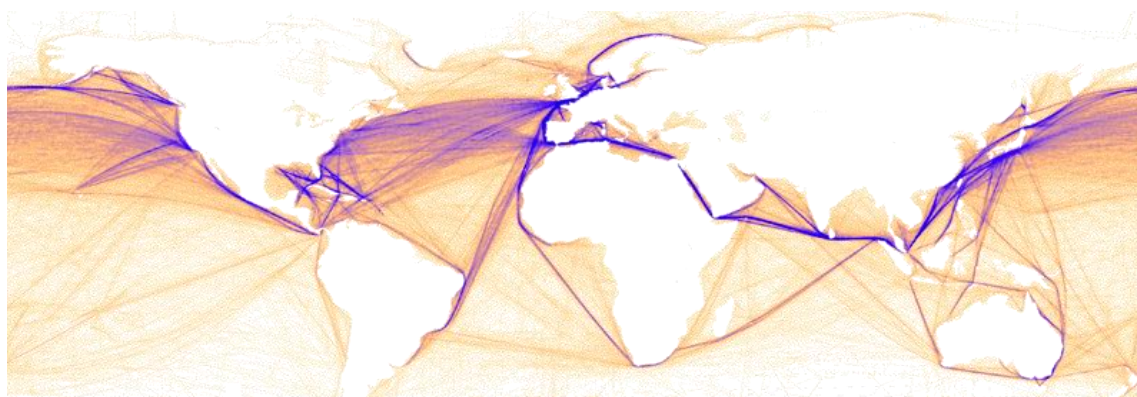


Fig. 01 Las vías de navegación. Elaboración propia a partir de "Shipping maps and how states see", Ben Schmidt, 2012 en www.flickr.com

La relación entre el puerto y la ciudad es una relación compleja, abierta y dinámica que cambia significativamente a lo largo del tiempo, tanto en Barcelona como en otras ciudades costeras. Puerto y ciudad pueden coexistir integrándose en un enriquecimiento mutuo y en Barcelona, esta alquimia se ha logrado.

A partir de los años 50, la containerización del transporte marítimo, la especialización de las actividades portuarias y la separación de los puertos de las ciudades llevaron a la obsolescencia y al abandono de los viejos almacenes y muelles que, mediante refinadas operaciones de reconversión, se convirtieron en lugares urbanos de gran calidad y encanto, en Baltimore, Boston y, más recientemente, en Génova, Nueva York, Barcelona y Marsella. Durante muchos años, Barcelona ha representado un modelo de valor absoluto al que referirse, el arquetipo de la vía mediterránea para el recupero de los muelles portuarios de las ciudades históricas, como alternativa a los modelos americanos de Baltimore y Boston, por su capacidad de relacionarse no sólo con el puerto y la ciudad histórica sino con la entera ciudad metropolitana (Capel, 2005).

La visión de la "gran Barcelona" encuentra sus raíces en los años 70, en la fase final y de decadencia de la dictadura franquista, cuando la burguesía productiva empezó a reivindicar el rol de la ciudad como capital de la región autónoma de Cataluña, con la ambición de sobresalir sobre otras comunidades españolas como Castilla y su eterna rival Madrid. En este sentido, las perspectivas políticas del alcalde Josep Maria de Porcioles i Colomer, en el cargo de 1957 a 1973, que supo interpretar la vocación natural de la comunidad urbana hacia un futuro metropolitano, fueron anticipatorias. Si en el período franquista se razonaba en

términos de crecimiento edilicio, a partir de 1974 las hipótesis de planificación urbana basadas en el recupero y recalificación de la ciudad existente comenzaron a encontrar espacio. En los decenios siguientes, una gobernanza renovada y fuertemente arraigada en la comunidad urbana expresó una visión estratégica a largo plazo, programas de planificación urbana sostenible a mediano plazo y proyectos de buena arquitectura ejecutados en poco tiempo (Borja, 2010).

En los últimos años, en el intento de mantener Barcelona en la posición de excelencia alcanzada en el período preolímpico y posolímpico, las acciones políticas han impulsado, por un lado, proyectos de carácter social y, por otro, de desarrollo económico, a menudo en contraste, como en el caso de la transformación de la Marina de Lujo de Port Vell. El valor de las administraciones anteriores, impulsadas por el deseo de recuperar el espacio público mediante excelentes proyectos de desarrollo urbano, residía en la ambición de aplicar estrategias urbanas para la regeneración de toda la ciudad (Llop, 2015).

La contribución propone reflexionar sobre la regeneración del frente marítimo y de los temas críticos de una Barcelona global, plagada de turismo y en proceso de gentrificación. Por último, propone la experimentación del proyecto en el Moll de la Fusta, éxito del proyecto de fin carrera del autor.

2. La regeneración del frente marino

Barcelona es una ciudad portuaria joven en comparación con otras ciudades euro-mediterráneas y sólo desde el siglo XVI ha tenido un puerto real, antes el atraque era, de hecho, en la playa (Coletta, 2010). Prescindiendo de la interesante historia de la relación entre ciudad y puerto en los siglos desde el XVI hasta la primera mitad del XX y de acuerdo con los objetivos de esta ponencia, se quiere llamar la atención sobre lo que ocurrió desde la segunda mitad del siglo XX hasta el presente. Tras el período de inercia provocado por los conflictos bélicos y la dictadura franquista, la nueva democracia impulsó las ambiciones de la comunidad catalana y los grandes eventos dieron la oportunidad de reorganizar la estructura urbana de toda la ciudad y, en particular, de la franja costera y relanzar la imagen de Barcelona a nivel internacional (Montaner et al., 2012). La zona costera, hasta entonces, había sido considerada una barrera para la continuidad espacial de la ciudad (Lynch, 1960) además de estar fuertemente degradada.

El frente marítimo del Port Vell y la playa de la Barceloneta, a través de intervenciones de recalificación urbana, se han convertido en una bisagra de la relación entre la ciudad y el mar, una apertura hacia el horizonte y lo infinito. Hoy en día, la ciudad se proyecta continuamente sobre el mar con sus paseos, muelles y playas urbanas, de hecho la falta de espacio hacia el interior ha llevado a la apropiación del espacio marino (Ridolfi y Valdevira, 2011).

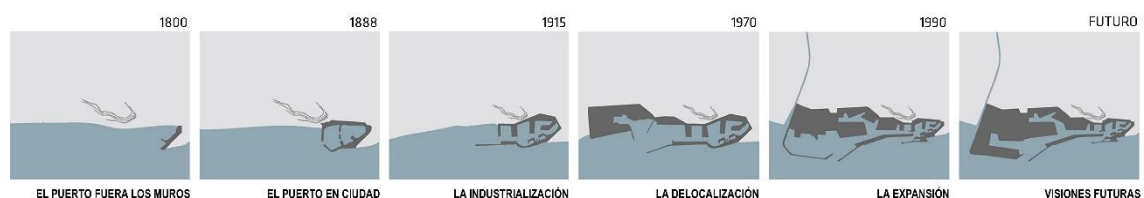


Fig. 02 Evolución del puerto, imagen elaborada a partir de imágenes en "Memòries anuals del Port de Barcelona" www.portdebarcelona.cat

A partir de los años setenta, las políticas de desarrollo urbano han dejado espacio a las asociaciones público-privadas para renovar la imagen de Barcelona como ciudad de turismo y de grandes eventos. Esta condición, junto con la autonomía administrativa, ha asegurado una mayor eficacia en la transición de los proyectos a las realizaciones, el espacio público se convirtió en el elemento esencial de la política para cambiar la imagen de la ciudad (Vlès et al., 2005). Una etapa fundamental fue la deslocalización del puerto logístico-comercial,

en el marco del proyecto Delta de Llobregat, que abrió una extraordinaria temporada de recalificación de la franja costera del Port Vell, el antiguo puerto, transformándolo no sólo en un puerto deportivo sino en un lugar urbano vivo, capaz de polarizar los flujos de personas y actividades. El proceso de transformación comenzó en 1981 cuando la Junta Directiva del Puerto Autónomo de Barcelona decidió transformar el muelle de Bosch i Alsina, conocido como Moll de la Fusta, de una zona industrial portuaria a una zona de uso turístico, el proyecto de recalificación y recupero fue realizado por Manuel de Solà-Morales. En 1985 se constituyó la Gerencia Urbanística Port 2000 de Port Vell, organismo bajo la tutela del Puerto Autónomo de Barcelona, con la tarea específica de recalificar la zona más cercana al centro de la ciudad, integrando los espacios portuarios y el entorno ciudadano. Se puso en marcha un plan estratégico especial (I Pla Estratègic) con la creación de nuevas centralidades urbanas, zonas verdes y espacios públicos en la antigua zona portuaria, compensando las carencias del barrio densamente poblado de Ciutat Vella (Alemany, 2020).



Fig. 03 Vista aèrea del Port Vell. Ramon Vilalta, 2014 en (Alemany, 2020)

En 1992, la selección de Barcelona como ciudad sede de los Juegos Olímpicos permitió la regeneración y consolidación de toda la ciudad. El sector privado, con el apoyo económico del gobierno central, puso en marcha un plan que, además de la creación de los centros deportivos, incluía la reorganización de cuatro zonas de la ciudad: Montjuic, el frente marítimo, Valle de Hebrón y la Diagonal. Dando prioridad a la localización territorial de los juegos en las zonas del margen urbano, se construyó una extensa red de infraestructuras, ya planificada hace tiempo y que se realizó como solución para la movilidad relacionada al evento. Los Juegos Olímpicos son el evento deportivo más prestigioso del mundo y han podido, en Barcelona y en otras ciudades, promover el desarrollo urbano a través de una regeneración urbana "fast track", impulsando el crecimiento económico, mejorando la red de infraestructuras de transporte y, al mismo tiempo, los equipamientos culturales para dar a la ciudad un mayor reconocimiento y prestigio a nivel mundial (Chalkley y Essex, 1999). En el tramo marítimo, la experiencia del Moll de la Fusta incorporado en el Cinturón Litoral fue la referencia para la reurbanización del frente marítimo, no tanto como un paseo tradicional sino como una zona estructuralmente compleja.

Barcelona se transformó así, cambiando su estructura urbana y su imagen, convirtiéndose en una realidad primaria para las empresas, para la calidad de vida de los ciudadanos y muy atractiva para el turismo internacional. La regeneración del frente marítimo de Barcelona es uno de los casos más estudiados y apreciados desde los años 90, que todavía hoy inspira el debate y la práctica del urbanismo en la planificación de las ciudades marítimas y en la recalificación de las zonas portuarias. Sin embargo, al cabo de 30 años se registran las primeras voces disidentes de algunos periodistas y estudiosos, en particular antropólogos y sociólogos, que subrayan algunos aspectos negativos: gentrificación, pérdida de identidad, espacios públicos anónimos y lenguaje arquitectónico globalizado.

2.1. El Moll de la Fusta

La intuición triunfante del arquitecto de Sola-Morales para la zona del Moll de la Fusta fue el entierro de la carretera rápida, dejando en la superficie una calle de barrio de poco tráfico y liberando así espacio para crear nuevos lugares públicos para la comunidad de ciudadanos y turistas. El objetivo principal era un primer acercamiento para reconfigurar el frente marítimo de Port Vell como un paseo público mediante la organización de la carretera costera. Dos importantes rutas de tráfico convergen en esta franja de 130 m: la Ronda Litoral, una arteria urbana de seis carriles, y el Paseo de Colom, una calle de cuatro carriles, que formaba una sección de carretera única y muy transitada creando una barrera física y visual al mar. La sección del proyecto divide el tráfico en dos niveles, el flujo urbano, con dos carriles por dirección para los ciudadanos y un carril por dirección para el transporte público, permanece en la superficie mientras que el intenso y rápido se desvía a calzadas subterráneas especiales con tres carriles por dirección. Gracias a la nueva sección, se dispone de un gran aparcamiento subterráneo y una carretera, no subterránea, para uso exclusivo del puerto, prácticamente hoy sin uso. Liberando a la ciudad del tráfico, en la parte superior se crea una amplia avenida que, como un balcón, da al puerto con una vista privilegiada. En el nivel superior se ubicaron cafés y tiendas, el inferior quedó libre y se caracterizó por una plantación regular de palmeras (Clos, 1988).

Apto para acoger a un gran número de personas durante las Olimpiadas, el muelle está ahora carente de actividades y su uso es incierto, excepto en ocasiones especiales, debido al aumento del tráfico de automóviles y al cierre gradual de casi todas las actividades. Las aceras, adyacentes a los edificios del Paseo de Colom, son desagradables debido a su pequeño tamaño. Actualmente, la zona del muelle, a pesar de la importante y reciente intervención urbana, está sujeta a un estado general de abandono y degradado debido a la falta de equipamientos y a la desorganización del flujo de peatones y bicicletas. Los chiringuitos han cerrado debido a la apertura de otros polos atractivo: el Acuario, el World Trade Center y el centro comercial Maremàgnum. Uno de los problemas fundamentales es la falta de accesibilidad confiada a los dos puentes metálicos y a menudo prohibida. Por último, durante la noche, la falta de actividad y la mala iluminación convierten la zona en insegura.

La relación física y perceptiva con el mar es prácticamente negada, en los últimos años, las administraciones han intentado convertir la zona utilizable por los ciudadanos, pero no se han tomado medidas firmes y concretas. Estas consideraciones llevaron a la idea de dar una nueva vida a esta primera puerta del mar a la ciudad, un lugar crucial para la vida de los ciudadanos y de los turistas, fulcro de Port Vell.

3. Barcelona ciudad global

El desarrollo de la ciudad de Barcelona, desde el Plan Cerdà hasta la metrópoli que hoy conocemos, tuvo lugar siguiendo principios precisos, primeros entre ellos: el principio de la figurabilidad y del módulo. Por figurabilidad se entiende lo que Kevin Lynch identifica como la claridad con la que un asentamiento puede ser percibido e identificado, el módulo se refiere otro al tamaño mínimo y controlado, basado en el brillante módulo de 133x133m de Cerdà. Otros principios que han guiado la evolución de la ciudad han sido: la ubicación estratégica, la coherencia entre la infraestructura y la ciudad, la introducción progresiva de

funciones urbanas innovadoras, la cofinanciación y la gestión de los proyectos que, gracias a la colaboración entre público y privado, ha hecho posible la transformación de la entera ciudad.

La transformación del frente marítimo, junto con otros proyectos urbano, han logrado transformar la ciudad catalana al punto que se puede hablar del "modelo Barcelona", que todavía inspira el debate académico, la planificación y el diseño urbano. Si algunos atribuyen la eficacia del "modelo Barcelona" a la capacidad de gestionar operaciones únicas y emblemáticas como los Juegos Olímpicos de 1992 para la regeneración de la entera ciudad, otros enfatizan la creatividad e innovación que han caracterizado las intervenciones puntuales para el recuperar el espacio público y devolver la vitalidad y la centralidad a las diferentes polaridades urbanas (Monclus, 2003). En 1985 O. Bohigas, delegado de Urbanismo entre 1980 y 1984, ya reflexionó sobre la eficacia de los proyectos puntuales como alternativa a la abstracción del planeamiento y en cómo el urbanismo a gran escala tenía que dejar espacio a la arquitectura a una escala más pequeña (Bohigas, 1985).



Fig. 04 Planes y proyectos urbanos de Barcelona, elaboración propia a partir de imágenes en: Alemany, 2020; www.portdebarcelona.cat; www.west8.com; www.ajuntament.barcelona.cat; www.bcnregional.com.

En el siglo XXI, la globalización está desencadenando un proceso de cambio cultural que está provocando la transformación de las ciudades de locales a globales, cuestionando las características de los lugares para vivir bajo la presión de la internacionalización y la estandarización de la arquitectura (Latour, 2018). Las ciudades del futuro son móviles y hechas de interacciones electrónicas, son de código abierto, construidas a partir de zonas mixtas donde se mezclan el trabajo, la recreación y el entretenimiento, las actividades de residencia temporal. Los nuevos modelos que constituyen los tejidos urbanos y las formas de la ciudad real se importan de la comunidad virtual: abiertos, descentralizados, interconectados y neutrales. La globalización afirma una variedad indefinida, ilimitada a nuestros movimientos de personas, mercancías, capitales, conocimientos, y la visión capitalista nos empuja a superar todas las fronteras geográficas, sociales, étnicas, científicas e incluso morales (Perulli, 2014).

La globalización ha transformado la ciudad de Barcelona, nuevos flujos continuos de turismo de negocios y de placer invaden la ciudad, tanto que se puede hablar de: heliotropismo, aliotropismo y el crecimiento de la metrópoli. El turismo representa una importante fuente de riqueza económica en Barcelona, como en todas las ciudades del Mediterráneo que se benefician de los grandes flujos de personas en movimiento. En la capital catalana las zonas costeras son víctimas de un éxito exponencial, pero también de una concomitante superposición de procesos de atracción que generan flujos continuos de turismo de negocios

y de placer (Ballester, 2018). Por un lado, la estrategia turística tiene miras a ofrecer una imagen de calidad de la ciudad a los turistas internacionales; por otro lado, el éxito de esta iniciativa de comunicación y comercialización lleva a una situación tensa causada por la superpoblación de visitantes. El turismo de masas está cambiando progresivamente el paisaje urbano y los usos del espacio público, reforzando el atractivo de los lugares y, como resultado, el fenómeno de la gentrificación se está expandiendo por todo el centro de la ciudad y en las zonas adyacentes a la costa (Cabrerizo et al., 2020).

El "modelo Barcelona" debe también parte de su éxito a la participación activa de los ciudadanos en los proyectos. Con la creciente fragmentación social de las ciudades, la existencia de asociaciones de vecinos organizadas que influyen en la política urbana se ha vuelto más precaria, y la gobernanza participativa en Barcelona se ha vuelto altamente institucionalizada (Degen y Cabeza, 2012). En este contexto emerge la necesidad y el deseo de los ciudadanos de encontrar una nueva gobernanza del turismo debido a la falta de visión estratégica y a las contradicciones ideológicas en la capacidad de lograr una copresencia armoniosa turismo-habitante. Las protestas en el barrio de la Barceloneta en agosto de 2014 y en otros barrios de la capital catalana son una clara demostración.

La zona del frente marítimo del Port Vell actualmente cuenta con una amplia gama de servicios culturales, deportivos, comerciales y de ocio, pero tiene algunos elementos críticos, de hecho, empiezan a producirse fenómenos como la disminución de atraktividad y la pérdida de centralidad que podrían causar la despoblación. Los históricos "chiringuitos" han dejado espacio a la comida rápida en los centros comerciales, el cine Imax creado por los arquitectos Garcés - Sòria a un moderno y estandarizado multicine, un turismo cada vez más masivo y cada vez menos culto amenaza a la ciudad. Se abre una nueva temporada en la que se lucha contra el aumento de los alquileres, la expulsión de los residentes del centro, la destrucción de los pequeños comercios, los vendedores ambulantes ilegales y la pérdida de identidad de los espacios públicos.

Junto con los problemas locales, los principales desafíos mundiales del cambio climático están exigiendo un replanteamiento radical del ambiente urbano. Numerosos programas y políticas se han puesto en marcha en la ciudad a fin de lograr la sostenibilidad ambiental, así como la sostenibilidad social y económica. En el ámbito climático, iniciativas como "Els Plans d'Acció per a l'Energia Sostenible", el "Plan de Energía, Cambio Climático y Calidad del Aire 2011-2020", el "Plan de Resiliencia y Adaptación al Cambio Climático" o el "Plan Verde 2020" abordan proyectos y planes para luchar al cambio climático. Concretamente, se han puesto en marcha programas y proyectos para mejorar la gestión y la degradación de los recursos hídricos y contrarrestar la erosión costera y el aumento de la temperatura global mediante la reducción de las emisiones.

4. Perspectivas futuras

La new economy y la tercera Revolución Industrial (Rifkin, 2011) parecen haber renovado las condiciones económicas favorables que, a partir de los años cincuenta, llevaron a la renovación de muchas zonas portuarias abandonadas que aún hoy admiramos. En las ciudades, las zonas costeras representan un eje estratégico para renovarse. Las zonas costeras no son líneas divisorias entre el medio ambiente marino y el terrestre, y deben ser consideradas como un conjunto de materiales a múltiples escalas, fenómenos naturales y antrópicos complejos y heterogéneos (Russo, 2015). El tema de la regeneración urbana, en su sentido inclusivo, debe identificar múltiples enfoques culturales y de diseño urbano destinados a la mejora (ambiental, social y económica) de las zonas urbanas a fin de valorizar los tejidos existentes mejorando la habitabilidad y la calidad de los edificios, del espacio y de los sistemas de energía y movilidad.

El enfoque ambiental en las propuestas de recalificación del espacio público en las ciudades consolidadas está adquiriendo cada vez más un carácter estratégico y operativo (Losasso y D'Ambrosio, 2014). Adquiriendo conciencia de la importancia de la integración de la innovación tecnológica - medio ambiente, el enfoque ambiental, enriquece el proceso de regeneración urbana a través de un enfoque sistémico,

integrado y pluridisciplinario (Cangelli, 2015) y se ofrece como una herramienta metodológica para atender las complejas interacciones entre el proyecto urbano, el medio ambiente y el desarrollo (Losasso, 2017). En el ámbito urbano, las acciones de diseño adaptativo se convierten en una acción estratégica tanto a corto como a medio término; las acciones de mitigación se posponen inevitablemente a medio-largo término (D'Ambrosio, 2018), para gestionar la crisis y, al mismo tiempo, hacer frente a la progresiva reducción cuantitativa y cualitativa de los recursos naturales (Tucci, 2013).

En Europa, la ciudad de Hamburgo representa uno de los casos europeos más interesantes de planificación urbana resiliente del siglo XXI, en 2000 se aprobó en Hafencity un masterplan de transformación urbana para la reconversión del brownfield. Hafencity es una combinación de un entorno urbano compacto, mixto y densamente construido con un espacio público de alta calidad, un concepto de movilidad orientado al futuro, energía renovable junto con la calidad "green" de los edificios (Praticò, 2015). El diseño de la forma urbana se modela con relación al nivel del agua y a su frecuente elevación, de manera que los eventos críticos puedan ser prevenidos y superados sin comprometer la funcionalidad de los espacios (Russo, 2017). La resiliencia se declina en los principios de robustez, adaptabilidad y transformabilidad de las intervenciones (Restemeyer et al., 2015). El proyecto cuenta de 10 km de frente marítimo público accesible y de espacios urbanos de alta calidad diseñados, en parte, por el estudio catalán Miralles Tagliabue EMBT. También en el lado de los edificios, el tráfico peatonal juega un rol importante y las aceras están para permitir un cómodo paseo y atraer al comercio.

Entre las zonas adyacentes a la costa, el Moll de la Fusta se ofrece como una oportunidad para dotar a la comunidad de ciudadanos y turistas de nuevos espacios, adaptados a los usos y necesidades contemporáneas avanzando en paralelo con los desafíos planteados por la lucha contra el cambio climático. De hecho, aunque la zona es de gran calidad urbana y arquitectónica, está sufriendo una despoblación progresiva y, por consiguiente, está perdiendo su centralidad en los equilibrios urbanos y metropolitanos.

4.1. Experimentación proyectual

El proyecto presentado, éxito de un trabajo de fin de carrera en el Departamento de Arquitectura de la Universidad Federico II de Nápoles e iniciado durante el proyecto europeo Erasmus en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura del Vallés, propone uno de los múltiples escenarios para repensar el tramo costero del Moll de la Fusta.

El proyecto presenta una doble escala que intenta relacionarse tanto con la ciudad metropolitana como con el contexto local del distrito de Ciutat Vella, restaurando la conexión ciudad-mar y creando nuevos espacios de centralidad urbana. Los principios clave que han guiado la historia del urbanismo local, y en cierto sentido global, se preservan, manteniendo la división de los flujos y el concepto de balcón hacia el puerto.

A escala metropolitana, se pueden distinguir dos estrategias clave que han orientado el proyecto: una transversal y otra longitudinal. A través de la estrategia longitudinal a gran escala, se pondrán en red los grandes espacios verdes de la ciudad antigua: Montjuic, el parque de Ciutat Vella y la nueva plaza de las Glorias, con el fin de integrarse en el nuevo eje verde del parque lineal de la Sagrera, reforzando el corredor verde urbano como se indica en el Plan Verde 2020. Los corredores verdes urbanos de echo son franjas que se caracterizan por una presencia dominante de vegetación, son ejes que se destacan por la calidad de sus espacios públicos, y al tiempo que crean hábitats atractivos para la fauna y multiplican los beneficios ambientales y sociales, el conjunto de estos corredores atraviesa el tejido urbano formando una infraestructura ecológica a red (Plan Verde, 2020). Al mismo tiempo, en un plano transversal, se reforzará la conexión entre la ciudad y el mar creando una conexión a través de los espacios abiertos del Barrio Gótico y el Moll de la Fusta, con el fin de favorecer el flujo peatonal y restablecer la relación ciudad-mar. Además el proyecto prevé la integración de los transportes públicos sostenible, tanto por carretera como por vía marítima, para captar también los flujos de cruceros en un sistema de conexión (terminales - Port Vell/Barceloneta - Parc de la Ciutat Vella), que encuentra su centro físico natural en el Moll de la Fusta.

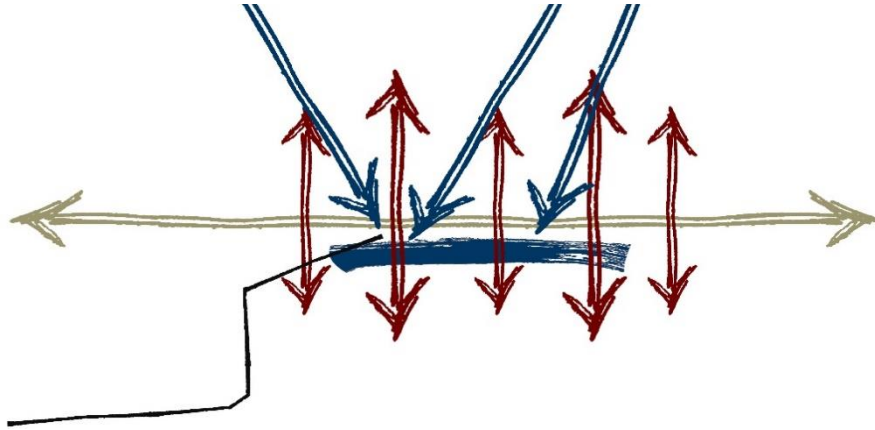


Fig 05 Concept, elaboración propia

El proyecto prevé la realización de grandes espacios públicos al servicio de turistas y ciudadanos que se incorporarán en la red de la infraestructura ecológica urbana. En particular la Plaza del Duca Medina Celi representa un gran espacio poco utilizado y una oportunidad para reconectar la ciudad al mar, a través de una amplia rampa peatonal que rompe la continuidad del plano longitudinal. Este nuevo acceso pretende integrar la accesibilidad al muelle, que ahora sólo se confía a puentes metálicos, y crear un nuevo espacio público, marcado fuertemente, tanto desde el punto de vista físico como visual, la conexión entre el casco antiguo y el mar, entre el Barrio Gótico y el Port Vell.

En sección, mediante la reorganización de los flujos vehiculares y peatonales, tanto en el nivel superior como en el inferior, y el uso de la zona de estacionamiento, será posible obtener espacio para introducir nuevas infraestructuras al servicio de los ciudadanos y los turistas a fin de polarizar nuevamente los flujos hacia la zona y restaurar su centralidad perdida. Se integrarán actividades de ocio, comerciales y turísticas para reducir la presión en la cercana zona de Marengnum y Rambla del Mar.



Fig 07: Secciones de proyectos comparadas, elaboración propia

En esta área, se planea la introducción de actividades que sirvan tanto a los ciudadanos como a los turistas, como las actividades comerciales y de comida. En correspondencia con los flujos peatonales de las pequeñas calles del Barrio Gótico se realizará una nueva accesibilidad y a nivel de equipamiento se insertarán patios, asegurando así una mejor conexión entre el casco antiguo y el muelle, tanto a nivel visual como a nivel físico. En algunos puntos plataformas muebles y de madera aumentarán el espacio para acercar las personas al mar y algunas áreas se convertirán en zonas verdes. Asimismo, la zona estará equipada con elementos de equipamiento urbano, como sombrillas y bancos, y dispondrá de una iluminación adecuada.



Fig 06 Imagen de proyecto Plaza del Duca Medina Celi, elaboración propia



Fig 08 Imagen de proyecto, nuevos equipamientos desde el mar, elaboración propia

5. Conclusiones

Barcelona es considerada una de las buenas prácticas de transformación de los frentes marítimos y de integración mar-puerto-ciudad como alternativa a los modelos americanos, aunque en los últimos años han surgido voces críticas, especialmente de antropólogos y sociólogos impulsado por el descontento de los residentes de Ciutat Vella. En el siglo XXI la globalización ha transformado e las ciudades de locales a globales, tras reafirmar el juicio positivo, es correcto reflexionar sobre los límites del "modelo Barcelona", especialmente con respecto a los fenómenos de gentrificación y pérdida de identidad urbana causada, respectivamente, por la expulsión de las clases sociales débiles y el uso de un lenguaje arquitectónico globalizado sobre todo en las zonas del frente marítimo. Al mismo tiempo, el "modelo de Barcelona" sigue siendo un ejemplo no sólo y no tanto por lo que se ha hecho, sino por el modelo de gobernanza adoptado en la ciudad metropolitana y en la zona portuaria, basado en el diálogo entre las dos instituciones que convergen en objetivos y estrategias comunes y han logrado transformar Barcelona en la metrópolis contemporánea que es hoy. Es evidente que hoy es necesario buscar nuevos modelos de gobernanza coherentes con las necesidades actuales para lograr una convivencia armoniosa entre los turistas y los ciudadanos. En esta contribución se presentó algunas de las varias estrategias posibles para repensar el tramo de línea de costa en la zona del Moll de la Fusta y responder a los retos de las metrópolis contemporáneas, aunque es evidente que el proyecto debe afrontarse de manera transdisciplinaria, con particular atención al medio ambiente y a los aspectos socioeconómicos, para evitar los ejercicios autorreferenciales de forma.

En las ciudades costeras consolidadas del Mediterráneo el gran tema de la regeneración urbana tendrá que ser abordado a partir de las criticidades ambientales y climáticas que deberán ser interconectadas con las criticidades económicas y sociales. En definitiva, en los procesos de regeneración urbana sostenibles y resilientes inducido por la new economy y la tercera revolución industrial en los frentes marítimos como en otras áreas, pueden identificarse cuatro estrategias principales: sostenibilidad (calidad ambiental y energética), coherencia (calidad funcional y estética), economía (calidad económica y de gestión) y inclusión (calidad social y procesual) considerando los intereses e la necesidades de todos los actores y usuarios interesados.

6. Bibliografía

- Bohigas, O. 1985. *Reconstrucció de Barcelona*. Barcelona: Edicions 62
- Borja, J. 2010. *Luces y sombras del urbanismo de Barcelona*, UOC - Universitat oberta de Catalunya, Barcelona.
- Capel, H. 2005. *El modelo Barcelona: un examen crítico*. Barcelona: Ediciones del Serbal
- Coletta T. 2010. *Tra Storia e Recupero. Le città portuali dell'impero spagnolo nell'età di Filippo II. l'età del confronto e la riqualificazione dei fronti a mare storici*, Storia dell'Urbanistica-Campania, 9. Roma: Edizioni Kappa
- Latour, B. 2018. *Tracciare la rotta. Come orientarsi in politica*. Milano: Raffaello Cortina Editore.
- Llop, C. 2015. Barcelona's urban planning project 2011-2015: in search of a new city model? *Urbanistica*, 155, (34-53). Roma: INU edizioni.
- Lynch K. (1960), *The image of the city*. Massachusetts: Harvard University Press.
- Montaner J.M., Álvarez F. e Muxí Z. 2012. *Archivo crítico modelo Barcelona, 1973-2004*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona.
- Perulli, P. 2014. Introduzione: per un Atlante della società globale. En P. Perulli (comps.), *Terra mobile. Atlante della società globale*, (3-19), Einaudi.
- Rifkin, J. 2011. *La terza Rivoluzione Industriale*, Mondadori.

Russo, M. 2015. Multiscalarità. Dimensioni e spazi della contemporaneità, *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, 113, (5-22), Franco Angeli.

Russo, M. 2017, Progetto urbanistico tra resilienza e sostenibilità, en Cortesi I. e Cappiello V. (comps), *Il paesaggio al centro* (416-423), Letteratura ventidue, Venezia.

Fuentes electrónicas

Alemany, J. 2020. *El Port de Barcelona*, Autoritat Portuària de Barcelona. Para más información consultar el sitio: www.portdebarcelona.cat (Consulta: 20/04/2020).

Ballester, P. 2018. Barcelone face au tourisme de masse : « tourismophobie » et vivre ensemble. *Téoros: Revue de recherche en tourisme*, 37. Para más información consultar el sitio: <https://journals.openedition.org/teoros/3367> (Consulta: 11/02/2020).

Cabrerizo, M., López-Gay, J., Chevalier, P., Sales-Favà, J. 2020. Diminution du nombre de logements disponibles pour les ménages et pression touristique : l'exemple de Barcelone. *Téoros*, 39. Para más información consultar el sitio: <https://journals.openedition.org/teoros/3945> (Consulta: 11/02/2020).

Cangelli, E. 2015. Declinare la Rigenerazione. Approcci culturali e strategie applicate per la rinascita delle città, *TECHNE Journal of Technology for Architecture and Environment*, Firenze University Press, 10, 59-66. Para más información consultar el sitio: doi.org/10.13128/Techne-17501 (Consulta: 11/02/2020).

Chalkley, B., Essex, S. 1999. Urban development through hosting international events: a history of the Olympic Games. *Planning Perspectives*, 14, 369-394. Para más información consultar el sitio: doi.org/10.1080/026654399364184 (Consulta: 14/04/2020).

Clos, O. 1988. El moll de la fusta de Barcelona, *Urbanismo*, 6, 79-96. Para más información consultar el sitio: https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/3256/080096_Del%20Moll%20de%20la%20Fusta.pdf?sequence=1&isAllowed=y (Consulta: 06/07/2020).

D'Ambrosio, V. 2018. Conoscenza del sistema urbano e progetto ambientale climate adaptive. En D'Ambrosio, V., Leone, M.F. (comps), *Progettazione ambientale per l'adattamento al climate change vol.1* (26-37), Napoli, Clean edizioni. Para más información consultar el sitio: <http://www.sitda.net/downloads/biblioteca/Environmental%20Design%20for%20Climate%20Change%20adaptation.%201.%20Innovative%20models%20for%20the%20production%20of%20knowledge.pdf> (Consulta: 01/07/2020).

Deandreis, M., Campioni D. 2018. The Suez canal after de expansion. *Maritime economy 2018*, ALEXBANK y SRM. Para más información consultar el sitio: https://www.srm-maritimeconomy.com/wp-content/uploads/2018/12/srm_alexbank_suez_2018.pdf (Consulta: 04/02/2020).

Degen, M., Cabeza, M. 2012. The Transformation of the 'Barcelona Model': An Analysis of Culture, Urban Regeneration and Governance. *International Journal of Urban and Regional Research*, 36. Para más información consultar el sitio: [10.1111/j.1468-2427.2012.01152.x](https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2012.01152.x) (Consulta: 11/02/2020).

Losasso, M. 2017. Progettazione ambientale e progetto urbano. *Eco Web Town*, 16-II, 7-16. Para más información consultar el sitio: http://www.ecowebtown.it/n_16/pdf/16_02-losasso-it.pdf (Consulta: 05/03/2020).

Losasso, M., D'Ambrosio V. 2014. Progetto ambientale e riqualificazione dello spazio pubblico: il grande progetto per il centro storico di Napoli sito Unesco. *TECHNE - Journal of Technology for Architecture and Environment* (Firenze), 7, 64-74. Para más información consultar el sitio: doi.org/10.13128/Techne-14533 (Consulta: 01/07/2020).

Monclus, J. 2003. The Barcelona model: An original formula? From 'reconstruction' to strategic urban projects (1979-2004), *Planning Perspectives*, 18, 399-421. Para más información consultar el sitio: doi.org/10.1080/0266543032000117514 (Consulta: 28/06/2020).

Plan Verde 2020. Plan del Verde y de la Biodiversidad de Barcelona 2020, Ajuntament de Barcelona. Para más información consultar el sitio: www.ajuntament.barcelona.cat (Consulta: 25/06/2020).

Praticò, A. 2015. The analysis of the new strategic area of Hamburg: the redevelopment project of the Hafencity's waterfront. Para más información consultar el sitio: doi.org/10.13140/RG.2.2.36784.56322 (Consulta: 25/06/2020).

Restemeyer, B., Woltjer J., Van den Brink, M. 2015. A strategy-based framework for assessing the flood resilience of cities – A Hamburg case study. *Planning Theory & Practice*, 16(1), 45-62. Para más información consultar el sitio: doi.org/10.1080/14649357.2014.1000950 (Consulta: 25/06/2020).

Ridolfi, E., Valdevira, M. 2011. Evoluzione e prospettive per il waterfront di Barcellona. *Portus plus* 1, 2011, RETE, Venezia. Para más información consultar el sitio: <http://retedigital.com/> (Consulta: 19/02/2020).

Sáenz, E., Martínez, M. J., Madariaga, E., Vega, L. 2016. Analysis and strategy of Barcelona's Port in the Project HORIZON 2020, Conference: 7th International Conference on Maritime Transport, At: Barcelona. Para más información consultar el sitio: https://www.researchgate.net/publication/312900325_Analysis_and_strategy_of_Barcelona%27s_Port_in_the_Project_HORIZON_2020 (Consulta: 05/05/2020).

Tucci, F. 2013. Progettazione Ambientale, tra emergenza e scarsità di risorse: alcune riflessioni di metodo. *TECHNE Journal of Technology for Architecture and Environment*, Firenze University Press, 5, 44-52. Para más información consultar el sitio: doi.org/10.13128/Techne-12800 (Consulta: 11/10/2019).

UNCTAD – United Nations Conference on Trade and Development 2017. *Review of Maritime Transport 2017*. Para más información consultar el sitio: unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf (Consulta: 11/10/2019).

Vlès, V., Berdoulay, V., Clarimont, S. 2005. Espaces publics et mise en scène de la ville touristique. Para más información consultar el sitio: <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00694757> (Consulta: 25/04/2020).

www.skalgubbar.se